
ALGUNS ASPECTOS DA MARINHA EM QUE SÃO
DESTACADOS OS CONCEITOS ESTRATÉGICOS
DE DEFESA NACIONAL

Vasco Viegas

ALGUNS ASPECTOS DA MARINHA EM QUE SÃO DESTACADOS OS CONCEITOS ESTRATÉGICOS DE DEFESA NACIONAL

A apresentação dos conceitos estratégicos de defesa nacional, assumidos na nossa trajectória histórica, não é facilmente entendida se estes forem desligados dos aspectos de natureza naval e marítima: por isso, entendemos mais apropriado uma breve crónica sobre a Marinha como pano de fundo, donde saem destacados e mais compreensíveis aqueles conceitos.

A descrição pretende ser o mais sintética possível, referindo-se apenas o essencial para assegurar um encadeamento lógico.

A ampliação e descrição mais alargada de cada um dos períodos considerados não é difícil fazer-se, mas num contexto diferente.

Também a análise da validade dos conceitos no momento actual, e numa perspectiva futura, só deverá ser abordada, de forma separada, noutro texto.

1. Os mais antigos meios navais de que há notícia no Ocidente da Península Ibérica parece terem sido as galés que o arcebispo Gelmires de Compostela mandou construir na Galiza por artífices construtores navais vindos de Génova, ao tempo de D. Urraca e D. Teresa. Representam, muito provavelmente, o início da tradição da construção de navios de guerra a remos do tipo mediterrânico.

O motivo desta iniciativa estava nas razias que os mouros dos portos a sul do Mondego, todos os anos no Verão, faziam na costa norte. Esta ameaça foi prontamente eliminada e as frotas de galés tornaram-se uma afirmação de poder naval durante toda a Reconquista.

É verosímil que D. Afonso Henriques tivesse enviado as suas galés à conquista de Lisboa, que, comandadas pelo alcaide de Porto de Mós, D. Fuas Roupinho, tivessem derrotado os mouros no cabo Espichel e que estivessem ainda presentes na primeira tentativa da conquista de Alcácer do Sal. Este porto, e não Lisboa, era a base naval mais importante da costa ocidental da Península: por isso a tenaz resistência que era oferecida à sua tomada e a dificuldade em progredir para Sul sem eliminar este ponto estratégico que assegurava aos mouros o domínio do mar e con-

sequentemente a capacidade de transportar rapidamente grandes efectivos para reforço.

As frotas dos cruzados oriundos dos países do Norte da Europa deram o seu valioso contributo para a conquista das várias cidades ribeirinhas. Estas acções eram fortemente apoiadas pelo Papa, pois, sendo as terras portuguesas as últimas onde se apoiavam antes de atravessarem vastas zonas dominadas pelos mouros, quanto mais longe fosse o apoio, melhor; a passagem livre entre o Atlântico e o Mediterrâneo era, só por si, um objectivo estratégico da Cristandade.

Durante a primeira dinastia as forças navais foram sempre conservadas em boas condições operacionais e por vezes melhoradas, como quando D. Dinis contratou marinheiros genoveses, os melhores da época.

Esteve sempre activa a frota de galés contra os mouros e, por vezes, contra os castelhanos, nos incidentes que surgiram entre os dois reinos.

Assinalável foi a contribuição decisiva que, em 1344, a frota das galés enviada por D. Afonso IV deu, para a conquista de Algeciras por Afonso XI, onde destruiu a frota moura no rio do Mel e bloqueou a vinda de reforços. A conquista desta base teve uma importância estratégica fundamental, pois assegurou o domínio do mar aos cristãos no estreito de Gibraltar, interrompendo assim definitivamente a projecção do poder militar dos mouros sobre a Península, o que vinha acontecendo desde os almorávidas e tinha acontecido ainda poucos anos antes, o que conduziria à Batalha do Salado; a sorte desta batalha, não fora o reforço rápido de D. Afonso IV, poderia ter posto em risco todos os reinos cristãos da Península.

A eliminação desta ameaça vinda de África iniciou uma nova fase de relacionamento entre os reinos cristãos, que ficaram mais disponíveis para acções de hegemonização, numa via para a reunificação da Península.

Esta foi a causa real das três guerras de D. Fernando e da Guerra da Independência: de resto, estas guerras, tendo sido iniciadas numa situação de nítido domínio do mar pelas nossas forças navais, por erros e desleixo se veio a perdê-lo, o que conduziu aos altos riscos dos cercos de Lisboa e ainda de Aljubarrota. De facto pode dizer-se que a Marinha teve sempre a missão de criar as condições estratégicas propícias a que as forças terrestres resolvessem as situações de crise: quando aquela missão falha, surgem situações insuportáveis que nem sempre as forças terrestres são capazes de ultrapassar.

No entanto não foram apenas as forças navais que tiveram importância: neste período inicial também as marinhas de transporte e de pesca se desenvolveram muito.

Na sua política de alianças com o Norte da Europa aconteceu que uma filha de D. Afonso Henriques casou com o Conde da Flandres. Alguns personagens que a acompanharam, fixadas em Bruges, iniciaram um intercâmbio comercial com a exportação de produtos nacionais como o sal e o vinho.

Este comércio marítimo a longa distância inseria-se no surto do comércio europeu e veio a alargar-se a várias regiões do Norte da Europa, desde a Bretanha, à Inglaterra, ao mar do Norte, e originou um grande desenvolvimento da marinha de transporte. Esta dinâmica veio mais tarde a alargar-se ao Mediterrâneo, para onde se exportava principalmente peixe salgado, além de ter vindo a ter uma grande expressão nos serviços de cabotagem neste mar.

Por outro lado a pesca desenvolveu-se de forma muito rápida desde D. Sancho I, sendo ocupado todo o litoral e projectando-se mesmo em pescas longínquas para a Galiza e costas inglesas.

Toda esta actividade marítima, apoiada por todos os reis da primeira dinastia, contribuiu para um grande aumento da riqueza nacional: os cofres nacionais estavam cheios quando D. Fernando iniciou o seu reinado.

A conquista do Algarve e a definição da fronteira a Leste, numa linha aonde era possível ocorrer prontamente à defesa, vieram cedo dar ao País uma dimensão crítica e uma viabilidade defensiva; a projecção para o mar veio estabelecer a diferença e dar-lhe um modo de vida próprio que o habilitou a autonomizar-se na Península.

2. As tréguas de 1411, que interromperam um estado de guerra que obrigara a nação durante 25 anos a uma vigilância armada permanente, criaram as condições de disponibilidade e libertaram energias que vieram a resultar na empresa de Ceuta. Esta conquista representa o início duma expansão num espaço estratégico marítimo que visava equilibrar a pressão do confinamento peninsular e, actuando por antecipação, evitar a ocupação por Castela desse espaço.

Significava também que os reinos cristãos dominavam o mar e que existia um poder marítimo forte capaz de levar a efeito uma operação

muito complexa de projecção do poder militar, que exige muitos e diversificados meios navais, militares e de apoio logístico. Este tipo de operação consiste em conquistar e manter, apoiado no mar, posições fortificadas, e vai servir de modelo a outras acções não só em África, como também mais tarde no Oriente: está na origem das clássicas operações anfíbias.

O poder marítimo (somatório do poder naval ou militar, das marinhas mercante e de pesca, das infra-estruturas que os apoiam e ainda de um espírito virado para o mar) de que se dispunha, tinha vindo a acumular-se durante toda a primeira dinastia, resultante duma actividade marítima muito intensa, em que o País se tinha empenhado.

Outro movimento de expansão no espaço estratégico marítimo do Atlântico, em complementaridade e em alternativa ao Norte de África, foram os descobrimentos henriquinos: inicialmente para Sudoeste e Ocidente e depois de 1434 para Sul, ao longo da costa africana, este movimento veio a ter repercussões importantes: por um lado proporcionou o início de uma experiência colonizadora que vai servir de modelo para o futuro; por outro lado desencadeou a exploração geográfica e o conhecimento do Atlântico (ventos, correntes, terras ou sua ausência); e por outro ainda provocou os primeiros passos para a resolução do problema fundamental da posição do navio no mar, pela determinação da latitude, inicialmente pela Polar e mais tarde pelo Sol, que possibilitaram a navegação fácil, segura e livre, pela primeira vez, num oceano.

Os Açores foram a forte motivação deste desenvolvimento e a volta da Mina a sua consequência.

As tréguas de 1411 marcam ainda uma alteração no teatro da luta para a reunificação da Península: este passa da guerra, para a confrontação entre facções das elites políticas que se projectavam aliadas, pelos três reinos Cristãos

Esta luta que se desenvolve ao longo do Séc. XV, através de várias vicissitudes, vem a culminar na Batalha de Toro, donde saem politicamente vencedores Isabel e Fernando, ou seja, a união de Castela com Aragão.

Na guerra de quatro anos que se lhe seguiu a Marinha assegurou o domínio do mar, desde o Continente ao golfo da Guiné, que foi alvo de repetidas incursões, tendo assim contribuído para que as forças terrestres, embora com grandes dificuldades e enormes carências, pudessem

defender a fronteira, facilitando assim o acordo de paz do Tratado das Alcáçovas, onde o nosso posicionamento marítimo e ultramarino sai muito reforçado, e, por isso, com fecundas consequências no futuro.

3. Esta guerra tão contingente em que tudo esteve em perigo, desencadeou uma forte reacção perante a ameaça duma nova e quase inevitável, a prazo, confrontação com a Espanha: era urgente fortalecer o poder nacional. A recente «nacionalização» pela coroa das empresas do Infante, facilitou a escolha da solução que se perfilava no horizonte: a descoberta do caminho marítimo para a Índia. Foi este o projecto delineado por D. João II, a cujo planeamento meticuloso tudo sacrificou e que mais tarde, num sentido mais lato, veio a ser assumido como um conceito estratégico de defesa nacional — o da expansão ultramarina.

O primeiro resultado alcançado, pouco tempo depois, na execução deste plano, foi a comunicação entre os dois oceanos, Atlântico e Índico, estabelecida por Bartolomeu Dias na sua viagem em 1488: veio tornar fisicamente possível a realização do projecto. Na sequência desta viagem executou-se uma vasta tarefa de exploração oceânica que tornou viável o estabelecimento da Carreira da Índia com navios redondos (velas) e de grande porte (naus), capazes de trazer a carga das especiarias e de assegurar uma ligação oceânica permanente a grande distância. Decorrente da crise provocada pela viagem de Colombo, celebrou-se o Tratado de Tordesilhas que, confirmando em novos moldes a paz das Alcáçovas, assegurou a não interferência dos Reis Católicos neste projecto.

Posteriormente dominou-se o Índico, estabeleceram-se bases em pontos chaves (os modernos «choke points») e vieram a vencer-se todas as ameaças que penderam sobre os territórios de além-mar, fossem de Turcos, no Índico e no Mediterrâneo, fossem de Holandeses, no Brasil e em África.

Para toda esta acção desenvolvida pela Marinha e pelas forças terrestres teve importância, além do tipo de operações iniciado no Norte de África, a criação de dois novos tipos de navios de guerra, a caravela redonda e o galeão (português), que, tendo sido iniciada na segunda década do séc. XVI, em breve se tornaram os protótipos dos navios de guerra à vela com capacidade artilheira antinavio.

O impacto das peças grossas de bronze na arte da arquitectura naval teve a sua fase de «investigação e de desenvolvimento» em caravelas latinas devido a iniciativas pessoais de D. João II e D. Manuel.

Só a partir do séc. XVII a pressão das nações europeias foi suficientemente forte para provocar a perda de vastas zonas de influência no Oriente e na costa africana. Mas foram mantidos outros sectores da Costa de África e do Brasil. Foi o desenvolvimento do Brasil, iniciado por D. João III, que, como alternativa ao Oriente e através do desenvolvimento da cultura da cana do açúcar, forneceu a base económica sem a qual a prolongada guerra da Restauração dificilmente teria sido levada a bom termo. Mais uma vez as forças navais foram responsáveis pela defesa e comboiamento das frotas do açúcar durante todo este período com um êxito total: o plano de D. João II funcionou perfeitamente não apenas na confrontação peninsular, pois, para além disso, o conceito ultramarino continuou a contribuir para a viabilização do País.

4. Num contexto mundial, a comunicação entre os dois oceanos, Atlântico e Índico, por Bartolomeu Dias, em 1488, marca o início da navegação por todos os mares do Globo.

Também à escala mundial, a assinatura do Tratado de Tordesilhas, em 1494, vem viabilizar, pela primeira vez, o exercício do domínio do mar a duas potências ligadas por tratado: domínio «bicéfalo» que foi preservado durante mais de um século. Mas não tardou que o dinamismo, o desenvolvimento, a diferenciação religiosa e a ambição de partilhar as riquezas dos novos mundos viessem a provocar, da parte dos povos do Norte da Europa, a contestação deste domínio: de início apenas em acções de pirataria, corso, e de companhias privadas, mas posteriormente, depois do surto de criação das Marinhas Nacionais da Holanda, da Inglaterra e a da França, nas décadas centrais do séc. XVII, em acções navais regulares de disputa do domínio do mar. A emergência da potência marítima nos povos do Norte da Europa foi muito lenta e pode considerar-se que só nos finais do séc. XVIII o domínio do mar, à escala mundial, foi inteiramente assumido pela Inglaterra.

Esta assunção lenta não foi contínua, pois passou por vários patamares intermédios: o domínio do mar do Norte e do canal da Mancha pela Inglaterra aliada à Holanda, ao alargar-se para os mares da Penín-

sula Ibérica, Mediterrâneo e Atlântico Norte, no início do séc. XVIII, quando da Guerra da Sucessão de Espanha, necessitava do apoio da base de Lisboa e, consequentemente, da aliança com Portugal. É esta aliança de nações marítimas, Inglaterra, Holanda e Portugal, com garantias de auxílio mútuo nos territórios e para além da própria guerra que se travava, que constitui o primeiro Tratado de Methuen, celebrado em 16 de Maio de 1703, em Lisboa (que não tem nada a ver com o terceiro tratado de Methuen, o de comércio, celebrado em Dezembro desse ano).

Este tipo de tratado de aliança de nações marítimas foi o primeiro do género e serviu de modelo para o futuro, sendo fundamentalmente do mesmo tipo o actual Tratado do Atlântico Norte que celebraram os países da Aliança.

Em termos nacionais, esta aliança à potência marítima mundial, tendo em vista a importância que veio a ter a Inglaterra, veio a ser assumido como um conceito estratégico de defesa nacional — a aliança com a potência marítima, válido até à actualidade, embora tenha mudado a potência marítima: NATO num âmbito regional, Estados Unidos num âmbito mundial.

A aliança com a potência marítima tem pois início apenas nos princípios do séc. XVIII e não tem nada a ver com os vários tratados celebrados no séc. XVII com a Inglaterra, nem com o mais longínquo tratado de Windsor: este é sim uma aliança entre Estados que culmina uma série de apoios militares e dinásticos e que se opõe à aliança França - Castela no âmbito mais vasto da Guerra dos Cem Anos; aqueles são contrapartidas comerciais, embora pesadas, que tivemos de dar ao único Estado que nos apoiava diplomaticamente perante o isolamento europeu a que fomos votados durante a Restauração: no primeiro caso, se se acordou apoio naval foi de Portugal a Inglaterra e não o contrário; no segundo, a Inglaterra estava muito longe de ser a potência marítima.

A aliança com a potência marítima tem a ver com as bases do Continente e das Ilhas, Açores em especial depois do aparecimento da arma aérea, que são insubstituíveis para esta; e tem a ver com uma relação privilegiada e de apoio na Península, como desde o início do séc. XVIII.

No entanto, em termos comuns, o Tratado de Windsor, por mais antigo, veio a absorver o conteúdo do Tratado de Methuen.

5. Durante todo o séc. XVIII, XIX e metade do XX, o País usufruiu em pleno a segurança que os dois conceitos de defesa lhe garantiram.

A criação da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar por D. João V, a par da da Guerra e Negócios Estrangeiros e da do Reino, é a consagração da ligação íntima da Marinha com o Ultramar. Naquele departamento de Estado eram também incluídas as forças militares territoriais cujo contributo foi ímpar na missão de ocupação e alargamento do território, desenvolvimento e enquadramento, e que foi decisivo no Brasil e mais tarde em África até 1936.

Mas além deste empenhamento no Ultramar, no teatro europeu a Marinha, dispondo de unidades modernas, bem equipadas, guarnecidas e comandadas, com efectivos proporcionados à nossa dimensão, deu sempre a sua contribuição valiosa em apoio das lutas em que a potência marítima se viu envolvida com a potência terrestre; em contrapartida aquela honrou sempre os seus compromissos de defesa do nosso território, quando esta o ameaçou.

A separação do Brasil veio provocar uma grande fractura no Conceito ultramarino, tanto mais que ainda não havia na altura uma alternativa, ou seja, condições internas e externas para a transferência de empenhamento para a África; só na segunda metade do séc. XIX apareceram internacionalmente as condições de mercados e de investimentos, propiciados pela revolução mecânica nos transportes, que, além de terem desencadeado uma corrida à África com os inevitáveis atritos, possibilitaram o início do desenvolvimento dos territórios africanos, que veio a alcançar o seu máximo nas vésperas da sua independência.

Entretanto, quanto à Marinha, as mudanças tecnológicas, que tiveram lugar nos finais do séc. XIX, vieram colocá-la numa situação de inferioridade tecnológica da qual ainda se não recompôs.

6. Na II Guerra Mundial deu-se a substituição da potência marítima mundial: a Inglaterra pelos Estados Unidos; como consequência,

no que nos diz respeito, substitui-se um tratado de aliança por acordos bilaterais de cedência de bases militares.

A confrontação Leste-Oeste cedo provocou a assinatura, em 1949, do Tratado do Atlântico Norte, em que nos integrámos: este é um tratado de auxílio mútuo de defesa que veio instituir uma potência marítima regional.

Assim, o quadro do nosso relacionamento com a potência marítima ficou quase equivalente ao anterior, mas não igual. Esta diferença está a acentuar-se actualmente, não em relação à NATO, potência regional cuja validade se mantém, mas em relação à potência marítima mundial, que pode tentar-se por relações especiais com a Espanha no âmbito peninsular e Atlântico. De facto a Espanha tem potencialidades para nos substituir, excepto no que respeita aos Açores.

Na sequência da II Guerra Mundial a atitude da comunidade internacional em relação aos territórios não autónomos mudou radicalmente, posição que se afirmou no âmbito das Nações Unidas e mais tarde nos não-alinhados, a partir de Bandung.

Mas o mais fundamental foi que os dois conceitos de defesa em que nos tínhamos apoiado entraram em contradição entre si: até aqui a potência marítima era também colonialista; a nova potência marítima é anticolonialista. A contradição era insanável como mostra a situação na África Austral.

Embora as Forças Armadas tenham proporcionado o espaço e o tempo para uma evolução diferente do problema, a descolonização veio a fazer-se nas circunstâncias que se conhecem.

É certo que até ao presente se acalentaram expectativas de que alguns laços especiais de relacionamento se mantivessem; a perspectiva da situação actual não aponta nesse sentido.

A integração na Comunidade Europeia não apresenta uma coisa nova, pois vai retomar caminhos já percorridos desde a primeira dinastia e nunca abandonados, a não ser no grau de relacionamento e na presença da Espanha como parceiro. De resto, todas as acções de Portugal, fora da Europa, foram sempre efectuadas com o seu espírito e em seu benefício e nunca contra ela; por isso, se se considerar conceito de defesa, sempre com ele vivemos.

Portanto o grande problema que se coloca neste momento é se os dois conceitos são total ou apenas parcialmente válidos ou se há sinais claros que se esgotaram, no todo ou em parte. E, se este é o caso, que novos conceitos é possível assumir. Mas isso já é outro assunto.

Vasco Viegas